

DE VIAJE DEL
FRANCISCO PANIZZA
BRE EL TRANSPORTE

BANO DE PASAJEROS

— II —

ropa ha trabajado en estos últimos años, y actualmente, en forma activa, en mejoramiento de los transportes colectivos, profundamente afectados por la última guerra. Es palpable el hecho por Italia en tal sentido. Pero también Madrid, Lisboa, Londres, París, y las ciudades de Suiza y holandesas no escatiman esfuerzos para lograr una mayor eficiencia en sus medios de transportes colectivos. La creación de líneas de autobuses y trolleybuses, y la modernización de las mismas, sustituyendo o reformando los antiguos vehículos, son los procedimientos más combinados

...S SOLUCIONES EN PRÁCTICA... Por su parte, los inconvenientes derivados de la saturación de la vía, se trata de obtener en los vehículos una mayor capacidad de transporte, acudiéndose a tres procedimientos: a) un triple procedimiento: 1) Sustitución de antiguos vehículos por otros más grandes y grandes, o de doble piso; 2) supresión de asientos de circulación de espacios libres para que los pasajeros de pie; y 3) ordenación del tránsito de los vehículos.

Londres y en la casi totalidad de las ciudades europeas, los autobuses, los tranvías y los trolleys tienen dos pisos. Madrid y Barcelona también lo son, en parte, el ejemplo inglés. Las ciudades americanas y suizas prefieren, en cambio, hacer metros y sus tranvías, ómnibus y trolleybuses, y, en algunos casos, adicionales acoplados.

La supresión de atentlos y la creación de andenes, plataformas de acceso y salida, y espacios: lo que para que los pasajeros viajen, en mayor cantidad y de pie, se observa en Italia, en Suiza, y en los metropolitanos. Así, por ejemplo, el metro de París se puso en circulación en 1900 un tipo

a articulado a "carretero" de 19 mts, 780 milímetros de largo, con sus ejes, con capacidad para pasajeros y la siguiente distribución: sentados en la plataforma de entrada, 40; para los pasillos y restantes espacios libres 97. Este tranvía, más pequeño, puesto en circulación también en Milán en 1948, con una longitud de 19 mts. 540 milímetros, puede conducir 140 pasajeros de los cuales 29 sentados, 40 de pie en la plataforma y 71, también de pie, en las restantes partes del vehículo.

obuses y trolleybuses entrados en circulación en 1990, también en Milán, con 12 mts. de longitud por pasajero, el siguiente registro de capacidad: 1) Autobuses: pasajeros sentados 24; de pie en la plataforma 12; entrada 24; resto del vehículo 52; total 116. 2) Trolleybuses: sentados 25; parados plataforma 12; entrada 24; resto del vehículo 53, total 114. Las plazas que señalan la capacidad del transporte público de la ciudad de Zurich alcanzan a 16.9, de las cuales 5.239 son sentados y el resto 11.661 de pie.

La prohibición de estacionar vehículos en calles y la prohibición de circulación, la adopción de sistemas automáticos de luces para regular el tránsito y el uso de radares para la medición de la velocidad media de los vehículos en las vías de circulación, son otras de las medidas

Los mejores ejemplos. — Aunque los sistemas de iluminación de las ciudades europeas se esfuerzan en lograr los más elevados niveles dentro de esta técnica, hay algunos ejemplos notables de lo que puede alcanzarse a la misma. Los sistemas luminosos automáticos de las ciudades europeas se esfuerzan en lograr los más elevados niveles dentro de esta técnica, hay algunos ejemplos notables de lo que puede alcanzarse a la misma. Los sistemas luminosos automáticos de las ciudades europeas se esfuerzan en lograr los más elevados niveles dentro de esta técnica, hay algunos ejemplos notables de lo que puede alcanzarse a la misma.

al mismo tiempo, la circulación de los
as y la de los peatones. En los pavimentos
en flechas metálicas, o pintadas, indicados
posición que debe observarse en la calle,
se desee continuar en ruta o salir de ella, y
ra de causar el menor entorpecimiento posibi-
circulación de los demás vehículos; finalmen-
gentes de tránsito capaces, con completo
del oficio y conductores y peatones con p-
conciencia de su obligación de someterse
ormas reglamentarias hacen que las gran-
tábil de vehículos, y de personas.

...en un embargo debe decirse que las calles de las ciudades tienen un límite de capacidad, y que, por lo tanto, la verdadera solución para evitar la congestión es aligerar el tránsito y facilitar la realización de servicios de transportes colectivos, es la adopción —sea por la ampliación de las existentes o la creación de otras nuevas— de vías de comunicación que satisficieran suficientemente amplias que permitan

En la inmensa avalancha de vehículos que surgen en las ciudades y que constituye uno de los signos de nuestra época.

Alimentamos las ciudades que dispongan o abunden en bulevares, amplias avenidas —rectas, curvas o circulares— podrán afrontar, con éxito, los problemas cada vez más graves, que plantea el estacionamiento vehicular en las grandes urbes, y que estarán también en condiciones de resolverlos con rapidez y eficazmente, el problema de los transportes colectivos de pasajeros. Estos, más que una

¿POR QUÉ ES EL MEJOR SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO? — La pregunta no puede contestarse, en forma puramente teórica. Cada ciudad, y dentro de cada ciudad, determinadas zonas de la misma, tienen características que es necesario tener presente para decidir cuál es el sistema de transporte cuya adopción se aviene mejor, para hacer, más eficaz y económicamente, sus servicios. Si, a los datos precedentemente citados, se

Que el metropolitano o subterráneo es el modo de transporte que exige mayores inversiones de capital y cuya implantación sólo puede justificarse cuando se ha llegado a la saturación del modo de superficie y hay necesidad de movilidad.

Requiere, para poder enfrentar los gastos de explotación, un gran volumen de pasajeros, pero, no es razonable implantarlo sino en ciudades muy pobladas, y en los tramos donde la saturación del tráfico no permite la circulación normal de los vehículos de superficie.

e) El sistema tranviario, en ciudades que cuenten de años atrás, con este medio de transporte, posean calles con la amplitud necesaria para constituir un entorpecimiento en la

ción permite realizar, en las actuales circunstancias, transportes de grandes masas, a costo reducido. En ciudades como Bruselas, Milán, Roma, Madrid, Lúbia, etc., el costo del transporte por metro por kilómetro en trancía es inferior al del transporte por autobús. Es, sin embargo, el transporte más lento. En calles estrechas representa un obstáculo para la obtención de un buen índice de calidad del tránsito.

... su velocidad, la ausencia total de gastos de instalación fija, la independencia de tracción del vehículo, hacen de él el medio de transporte superficial preferido para las partes céntricas de las grandes ciudades. Ello se ve en el ejemplo de Londres y París. Ambas ciudades poseen una gran densidad de población y de tráfico, y en las dos, el transporte de superficie, de tipo central, se hace exclusivamente con autobuses. Por otra parte la experiencia indica que el medio de explotación de los servicios de autobuses

El trolleybus, que, con el autobús como las soluciones modernas del transporte colectivo, ofrece, a cambio de sus inconvenientes, instalaciones fijas, dependencia del sistema de estaciones y, por lo tanto, mayor costo de explotación— la

(Continúa en 2ª pág., 8)
